



Unsere Verkehrsleistungen im September 1961

	September 1961 (in 1000 tkm)	September 1960 (in 1000 tkm)
Offerierte Tonnenkilometer _____	29'405 + 17 %	25'207
Ausgelastete Tonnenkilometer _____	16'053 + 4 %	15'376
davon: Passagier- und Gepäck-tkm _____	12'845 + 3 %	12'474
Fracht-tkm _____	2'577 + 8 %	2'390
Post-tkm _____	631 + 23 %	512
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs _____	54,6 %	61,2 %

Unser Gesamtangebot war im Berichtsmonat um 17 % höher als im September 1960. Die budgetierte Produktion blieb um 12 % unterschritten. Die Nachfrage stieg um insgesamt 4 %; das ist die geringste monatliche Zunahme der verkauften Leistung seit dem Vergleich der Märzergebnisse von 1960 und 1959. Die Auslastung des Streckenverkehrs von 54,6 % (im Vorjahr: 61,2 %) blieb um mehr als 8 %-Punkte hinter dem gesetzten Ziel zurück. Das Gesamtbild ist, wie in den Vormonaten, unerfreulich.

Einen Lichtblick bietet der Verkehr auf der Fernostroute, wo der Einsatz von Convair 880-M seit dem 10. September und die gleichzeitige Verlängerung des dritten Wochenkurses bis Tokio eine 46 %ige Angebotserhöhung brachten. Trotz einiger Anfangsschwierigkeiten mit dem neuen Flugmaterial konnten die Verkäufe um 32 % gesteigert werden. Der Auslastungsgrad erreichte 57,7 %; die wesentlich kleinere DC-6B waren im September 1960 zu 64,1 % ausgelastet.

Mit einem Ladefaktor von 50,0 % (September 1960: 59,7 %; September 1959: 73,3 %) schnitt der Verkehr über den Nordatlantik erneut nicht den Erwartungen entsprechend ab.

Das Ausbleiben der Amerikaner vermochte auch die Auslastung in Europa (57,0 % gegenüber 60,0 % im Vorjahr) negativ zu beeinflussen.

Im Mittleren Osten konnten von der angebotenen Leistung noch 58,8 % (September 1960: 62,7 %) verkauft werden.

Ueber dem Südatlantik ergab sich ein Ladekoeffizient von 64,4 %; das sind 8,4 %-Punkte weniger als vor einem Jahr.

NEUES VOM WINTERFLUGPLAN

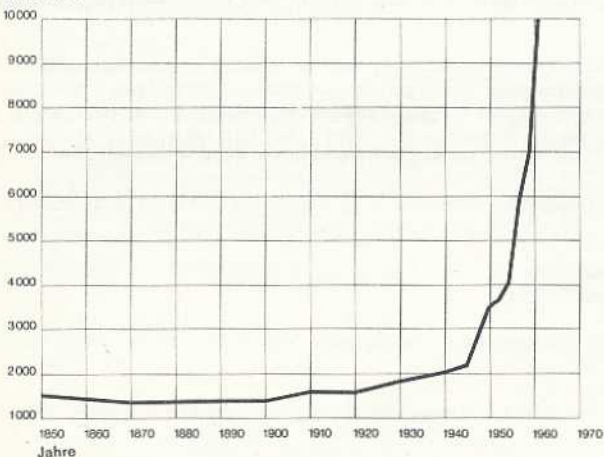
Der Winterflugplan tritt am 1. November in Kraft und bleibt bis zum 31. März 1962 gültig. Die wichtigsten Änderungen sind:

- Die Linien Zürich-Nizza, Zürich-Khartum und Zürich-Bern werden eingestellt.
- Die Zahl der wöchentlichen Flüge nach New York vermindert sich auf neun (vom 1.11. bis 10.2.) bzw. auf zwölf (ab 11.2.62).
- Neuer, einmal wöchentlicher Direktkurs Zürich-Tel Aviv.
- Ab Dezember nur noch Jet-Flüge im Verkehr mit Skandinavien, jedoch keine Nachtflüge.

KLOTEN: VOM DORF ZUR STADT

Am 22. September wurde der zehntausendste Einwohner des Flughafenorts Kloten geboren. Damit ist das "Tor zur Welt" in den Rang einer Stadt vorgerückt. Die nachfolgende Grafik zeigt die sprunghafte Bevölkerungszunahme nach 1946, als der Bau des interkontinentalen Flughafens beschlossen wurde.

Einwohner



UNSERE VERKEHRSERGEBNISSE IM 3. QUARTAL 1961

(in 1000 tkm)

	3. Quartal 1961	3. Quartal 1960
Offerierte tkm	88'653 + 19 %	74'388
Ausgelastete tkm	48'348 + 6 %	45'606
davon:		
Passagier- und Gepäck-tkm	38'836 + 6 %	36'562
Fracht-tkm	7'676 + 3 %	7'485
Post-tkm	1'836 + 18 %	1'559
Auslastungsgrad des Streckenverkehrs	54,5 %	61,8 %

NEUE PIC'S

Die Flugkapitäne Daniel Priolet, Kurt Liljequist und René Pellaud sind zu CV 880-M-Kommandanten auf den Sektoren Europa, Mittlerer und Ferner Osten ernannt worden.

Wir gratulieren !



TESSINER NACHWUCHS

Anfang Oktober wurde in Bellinzona der Lehrbetrieb an einer besondern, vom Kanton Tessin getragenen Schule aufgenommen, deren Ziel es ist, der Swissair vermehrten Nachwuchs aus der italienisch sprechenden Schweiz zu sichern. Je acht schulentlassene Mädchen und Jünglinge haben einen zwölfmonatigen Kurs begonnen. Der wöchentliche Lehrplan sieht während vier Tagen Sprachkunde - vor allem auch Englisch - und einen Tag Fachunterricht über die Swissair vor. Nötigenfalls wird ein halber Tag den Fächern Stenographie und Maschinenschreiben gewidmet. Nach Ablauf eines Jahres folgt ein dreimonatiger Aufenthalt an einer Schule in England. Ab Neujahr 1963 wird die erste Klasse reif sein, den Mitarbeiterstab der Swissair zu ergänzen.

Happy Landings

Wir wünschen den folgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich viel Glück zu ihrem Eintritt in den Ehestand:

Dept. II:

22.4. Max Mottl, Flugplan-Publikation; 16.9. Paul Fährdrich, Reservation Zürich.

Dept. III:

20.4. Kurt Linggi, Pilot; 20.4. Ernst Schrag, Crew Assignment; 6.6. Werner Schatzmann, Pilot; 18.8. Fr. Lucie Studer, jetzt: Frau Ferrari, Terminus; 18.8. Fr. Margrit Bucher, jetzt: Frau Rutishauser, Hostess; 30.8. Fr. Susy Tscherrig, jetzt: Frau Weiss, Hostess; 1.9. Antoine Thorens, Traffic; 8.9. Fr. Béatrice Willener, jetzt: Frau Fäs, Hostess; 9.9. Guglielmo Pessognelli, Flugküche, mit Fr. Anna Pauletti, Personalbuffet Werft; 22.9. Hans Bopp, Pilot; 22.9. José De Lezameta, Start.

Dept. IV:

13.5. Heinrich Honegger, Planung und Analysen; 20.5. Jakob Burgermeister, Flugzeugwartung; 17.6. Alfred Glauser, Nebenbetriebe; 29.7. Frédy Grosjean, Instr. Werkstatt; 12.8. Fr. Ingrid Gerber, jetzt: Frau Werhönig, Techn. Einkauf; 18.8. Hans Moser, Flugzeugwartung; 18.8. Walter Rothenbühler, Betriebs-



Vor finanziellen Ueberraschungen gefeit sind Konto-Inhaber bei der Personal-Depositenkasse.

Die 1400 Mitglieder der Depositenkasse verfügen heute über ein Sparkapital von 3 Millionen Franken.

Anmeldeformulare für die Konto-Eröffnung können bei den Kassen oder den Personaldiensten bezogen werden.

elektriker; 24.8. Adolf Kern, IERA-Flugzeugwartung; 26.8. Karl Müller, Flugzeugwartung; 1.9. Max Bircher, Jet-Flugzeugwartung; 9.9. Hans Hofstetter, Malerei; 16.9. Paul Fritsch, Werft.

Gesucht ...

Die Dienststelle Personalbeschaffung (Tel. intern 9/325) erteilt Ihnen jede nähere Auskunft über die nachstehend aufgeführten offenen Stellen. Gesucht werden gegenwärtig:

ein Kassier

- für die Führung der Kasse (Dept. I) im Technischen Betrieb;

ein Buchhalter

- als Gruppenchef der Rechnungskontrolle Ausland in der Materialabrechnung Kloten (Dept. I);

kaufmännische Angestellte

- zur Betreuung von SACO-(Musterkollektions-) Kunden (Dept. II);

- in die Frachtverkaufsförderung (Dept. II);

- zur Beurteilung und Behandlung von Frachtschadenfällen (Dept. II);

- als Mitarbeiter für "Reservation Procedures" (Dept. II);

STOP PRESS

PIERRE VALLETTE

Anfang Oktober verstarb in Sitten Redaktor Pierre Vallette, vielen unserer Mitarbeiter bekannt durch seine sympathischen Swissair-Reportagen.

- als Mitarbeiter für Studien- und Gruppenreisen in der Verkaufsleitung Deutsche Schweiz/Tessin (Dept. II);

- als Schalterangestellter im Luftreisebüro Zürich (Dept. II);

- in die Reservation zur Entgegennahme von Buchungen (Dept. II);

Sekretärin

- in die Passagier- und Gepäckabfertigung (Dept. III);

- für das Fernmeldewesen (Dept. III).

BETRIEBSUNFALL - NICHTBETRIEBSUNFALL

Als Betriebsunfall gelten sämtliche Unfälle während der Arbeitszeit, die sich innerhalb der Gefahrgrenze des Betriebes ereignen. Nach dem ersten Schritt auf dem Betriebsareal, z.B. nach dem Eingangstor bei der Werft in Kloten oder nach dem Betreten der Eingangstreppe im Hirschengraben, zählt jeder Unfall als Betriebsunfall. Alle Unfälle ausserhalb des Betriebsareals vor Arbeitsbeginn oder nach Arbeitsschluss gelten als Nichtbetriebsunfälle, auch die Unfälle auf dem Arbeitsweg. (Im Ausland gelten zum Teil andere Regeln). Es ist daher zu beachten, dass alle Unfälle auf dem Weg von oder zur Arbeit als Nichtbetriebsunfälle angemeldet werden.

Bei einem Nichtbetriebsunfall bezahlt die Swissair keinen Lohn. Sie haben daher nur auf die Leistungen der SUVA Anspruch. Die SUVA vergütet 80 % des Saläres, max. Fr. 800.-- pro Monat; Heilungskosten nach SUVA-Tarif; Tagespauschale bei Spitalaufenthalt zur Deckung der Kosten in der allgemeinen Abteilung öffentlicher Spitäler (unter Abzug eines Verpflegungskostenanteiles).

Eine nützliche, ja notwendige Ergänzung dieser Leistungen bietet die freiwillige Nichtbetriebsunfall-Zusatzversicherung. (Das fliegende Personal ist dieser Versicherung, Aeropers-Mitglieder mit etwas anderen Leistungen, automatisch angeschlossen). Sie ergänzt die SUVA-Leistungen bis zum vollen Salär während längstens 30 Monaten, vergütet zusätzliche Heilungskosten bis zu Fr. 2'000.-- pro Unfall (inbegriffen ein Spitaltaggeld von max. Fr. 8.-- als Ergänzung für den Aufenthalt in einer Halbprivat- oder Privatabteilung) sowie eine Kapitalabfindung bei Unfalltod sowie Unfallinvalidität. Die bescheidenen Aufwendungen sichern Ihnen auch bei einem Nichtbetriebsunfall die volle Salärzahlung.

Orientierungsblatt mit Anmeldetalon sind beim Personalversicherungswesen, Tel. 539 od. 586 erhältlich.

NEUES VON DER HB-ICW

Die Caravelle HB-ICW, die am 26. September in Basel beschädigt worden war und anschliessend in Genf eine Notlandung vorgenommen hatte, befindet sich gegenwärtig im grossen Hangar unseres Technischen Dienstes in Cointrin.

Bei einem ersten Augenschein

wurden folgende Schäden festgestellt: Die rechte Hälfte des Fahrgestells war in Basel weggerissen worden, ebenso die innere Landeklappe des rechten Flügels. Das linke Fahrgestell sowie die verbliebenen Lande- und Verwindungsklappen der Tragfläche rechts waren verbogen, die rechte Flügelspitze eingestaucht und der äusserste

PERSONALSTATUS per 30. Sept. 1961

Direktion	8
Direktionspräsidium	12
Generalsekretariat	24
Planungsdienst	47
Zentraler Personaldienst	30
Lehrlingswesen	111
Departement I	407
Departement II : Zentralstellen	283
Aussenstellen	1904
Departement III : Bodenpersonal	1160
Flieg. Personal	982
Departement IV	1846
Direktion für die Westschweiz	706
T o t a l	7520

Brennstofftank aufgerissen. Eine der Pistenlampen hatte zudem die Flügelvorderkante auf der Höhe des Grenzschriftzauns zerbeult, während die Gondel und die Kompressorblätter des rechten Triebwerks ebenfalls beschädigt waren.

Nach diesem Befund musste das Flugzeug für eine genaue Kontrolle unter Beizug von Experten des SAS und der Sud-Aviation vorbereitet werden. Diese ging mit Hilfe von Röntgenapparaten zur Aufdeckung allfälliger Brüche und Risse vor sich. Es wurden ferner Spezialinstrumente aus Toulouse, Kopenhagen und Kloten zur Untersuchung auf deformierte oder nicht mehr einwandfrei aufeinander eingespielte Bestandteile verwendet. So fand man den Bruch einer Flügelrippe und mehrere Verdrehungen, die eine weitergehende Demontage notwendig machten.

Die HB-ICW wird in Genf von der Sud-Aviation mit grösstmöglicher Unterstützung durch die Swissair wieder flugtüchtig gemacht. Die Arbeiten dürften bis Mitte Dezember dauern.

AUGUST HIESTAND †

Am 9. Oktober verstarb im Alter von 59 Jahren ganz unerwartet Herr August Hiestand. Er hatte seinen Dienst bei der Swissair am 15. Mai 1952 als Hilfsarbeiter in der Werft angetreten. Ab Neujahr 1955 war er bei der Flugzeugwartung tätig. Wir verlieren in ihm einen in seiner treuen Willigkeit beispielhaften Mitarbeiter und werden ihm stets ein gutes Andenken bewahren.



Nr. 93

Oktober 61

In der vorliegenden Guten Idee können wir wiederum 2 Vorschläge prämiieren.
Denjenigen von

Herrn HANS FREI Stationsleitung-Kloten, Dept. III

mit Fr. 150.--

7553

und den von

Herrn BRUNO SPYCHER Fernmeldeanlagen, Dept. III

mit Fr. 40.--

5508

7553

Herr Hans Frei fertigte eine Tabelle aus, die zur Berechnung der Frachttarife im Nordatlantikverkehr dient. Auf dieser sind die verschiedenen Gewichtsschnittpunkte in bezug auf die an günstigsten anzuwendende Tarifeinheit, graphisch dargestellt. Zudem ist daraus ersichtlich, welche Tarifstufe bei den für Spezialraten vorgemerkten Warengattungen in Berücksichtigung des Gewichtes anzuwenden ist.

Die Vorteile dieser Tabelle lassen sich wie folgt begründen: Die Berechnung der Frachttarife im Atlantikverkehr ist seit dem 1. September 1961 durch die Festlegung verschiedener Gewichtsstufen komplizierter geworden. Je nach Gewicht der Ware kommen nunmehr Normal-, Mengenrabatt- oder Spezialtarife zur Anwendung, wobei stets der niedrigere Gesamtbetrag zu berücksichtigen ist. Daraus ergibt sich z. B., dass die Frachtkosten einer Sendung von 31 kg zweckdienlicher auf der Gewichtsbasis von 45 kg zu berechnen sind, da die Anwendung des Mengenrabattsatzes, d. h. der Tarif von Fr. 7.70 der ab 45 kg gültig ist, sich bereits günstiger auswirkt als der für 31 kg gültige Normaltarif von Fr. 11,25.

FRACHTSATZ Fr. 11,25	GEWICHTS- STUFE 15 - 44,5 kg	45 kg				
		30,5 kg	$30,5 \times 11,25 =$	$343,15$	GEWICHTS-	
		31 kg	$(31 \times 11,25 =$	$348,75)$	SCHNITTPUNKT	↓
FRACHTSATZ Fr. 7,70	GEWICHTS- STUFE 45 - 99,5 kg	45,0 kg	$45 \times 7,70 =$	$346,50$		
		66,0 kg	$66 \times 7,70 =$	$508,20$	GEWICHTS-	
		66,5 kg	$(66,5 \times 7,70 =$	$512,05)$	SCHNITTPUNKT	↓
FRACHTSATZ Fr. 5,10	GEWICHTS- STUFE 100 - 249,5 kg	100 kg	$100 \times 5,10 =$	$510,-$		

Diese für die Berechnung der günstigsten Tarifkosten massgebenden Gewichtsschnittpunkte sind von der Tabelle einwandfrei ablesbar und müssen nicht wie bis anhin zuerst berechnet werden.

Bei Warengattungen der Tarifklasse 5298L sind z. B. folgende Schnittpunkte massgebend und aus der nachstehenden Tabelle ohne weiteres ersichtlich:

Bis	4,5 kg = Minimalgebühr	48.-
5 -	30,5 " = Normaltarif	11.25
31 -	31,5 " = Mengenrabattsatz	7.70
32 -	943,5 " = Spezialtarif	3.55
ab	944 " = Mengenrabattsatz	3.35

Durch die Angabe der Gewichtsschnittpunkte und die Gegenüberstellung der Tarife können bei der Frachttariffberechnung nicht nur viele Fehler vermieden, sondern ebenso sehr der Zeitaufwand auf ein Minimum reduziert werden. Mit dieser Arbeit hat Herr Frei ein wertvolles Hilfsmittel für den Spediteur geschaffen.

5508

Herr Bruno Spycher machte den Vorschlag, bei der im CV-440 eingebauten Mixerarretierung die Idle-Cutoff-Anschläge durch Aufnieten vorfabrizierter Stahlbleche zu verstärken. Diese Anschläge sind einer dauernden Abnutzung unterworfen, die Nachbearbeitung aber nur in beschränktem Masse möglich. Durch das Anbringen solcher Verstärkungen an den Arretierungen wird die Laufzeit dieser Teile wesentlich erhöht und zudem der Reparaturvorgang bedeutend vereinfacht, indem zukünftig bei abgenutzten Anschlägen nur die Stahlbleche zu ersetzen sind.

Folgende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

6741

Verkauf von Backwaren. Der Vorschlag ist nicht neu. Es ist ein altes Postulat der Kantine, den Verkauf von Backwaren in eigener Regie zu führen. Das Problem wird gegenwärtig eingehend geprüft und es ist anzunehmen, dass dieser Verkauf in nächster Zeit dem Personalbuffet Werft zugeführt werden kann.

6747

Schlösser für Werkzeugkisten und Kleiderkisten. Für das Ersetzen der heute gebräuchlichen Schlösser von Werkzeugkisten und Kleiderschränken durch solche mit Zahlencode, liegt kein Grund vor.

Entgegen der Auffassung des Einsenders werden für die erwähnten Ausrüstungs- und Einrichtungsgegenstände keine "Yale"-Schlösser, sondern

- für die Werkzeugkisten
das Hängeschloss "OPTIMUS" zu Fr. 1.20
- für die Kleiderkisten
das Hängeschloss "AMBUS" zu Fr. 1.55

verwendet. Demgegenüber steht ein Stückpreis von Fr. 2.50 für das vorgeschlagene Zahlenschloss.

Auch unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Verbrauchs von durchschnittlich 50 Schlössern pro Jahr, die wegen Defekt oder verlorenen Schlüsseln ersetzt werden müssen kommt das heutige Anwendungsprinzip bedeutend billiger zu stehen.

6839

Auftragen des Spannlackes auf die stoffbespannten Steuerteile. Das nachträgliche Austuchen eines Steuerteils, dessen Spannlackschicht fälschlicherweise zu dick mit der Pistole aufgespritzt wurde, bildet keinen Grund, zukünftig den Lack mit dem Pinsel aufzutragen. Solche Vorkommnisse bilden Ausnahmen, die sich leider nie ganz vermeiden lassen. Die Anwendung eines in allen Betrieben bewährten Verfahrens in Frage zu stellen, ist aber sicher nicht am Platz. Die guten Erfahrungen in allen damit verbundenen Belangen haben die Zweckmässigkeit der heute angewandten Methode längstens bewiesen.

7371

Abschaffung der Rückerstattungsbriefe. Es gibt sicher Fälle, wo die Zustellung solcher Gutschrifts-Voranzeigen überflüssig ist. Die Erfahrung aber zeigt, dass viele Kunden sich für die Abrechnung der ihnen zugute kommenden Rückerstattung interessieren. Da nun diese Abrechnungen so oder so gemacht werden müssen, bedeutet der Verzicht auf die Rückerstattungsbriefe nur eine sehr kleine Einsparung. Andererseits zeigen aber diese Rückerstattungs-Anzeigen dem Flug-Passagier, wie gründlich sich die Swissair mit seiner Angelegenheit befasst.

Die aus diesen Schreiben entstehenden geringen Unkosten werden daher bestimmt durch die propagandistische Wirkung, die mit einer solchen Aufmerksamkeit gegenüber der Kundschaft erzielt wird, mehr als kompensiert.

7383

Aenderung der Passagebestimmungen. Im Zusammenhang mit dem neuen "Connecting Point Service" wurde bereits im Frühling 1961 eine Aenderung der IPR-Note im Sinne einer Einschränkung der in den Genuss der Transitleistungen kommenden Passagiergruppen vorgesehen. Inzwischen erfolgte auch deren Veröffentlichung.

7407

Erhöhung der Auslastung unserer Flugzeuge durch Abgabe ermässiger Flugscheine für Passagiere ohne feste Buchung. Die an sich mit Recht zur Diskussion gestellte Frage betr. die Gewährung besonderer Tarifiermässigungen für Passagiere, die gewillt sind, ohne feste Buchung "subject to load" zu fliegen, hat u.a. folgende Nachteile:

1. Die Swissair wäre angesichts des grossen Ausmasses ihrer Transitverbindungen gegenüber den direkt fliegenden Gesellschaften benachteiligt. Im Gegensatz zu den Passagieren dieser Carrier ist die Gefahr für die SR-Passagiere weit aus grösser, unterwegs ausgeladen zu werden und der Anreiz zur Benützung unserer Linien entsprechend geringer.
2. Es müsste damit gerechnet werden, dass das Verbot der Vorausbuchung solch reduzierter Passagen durch alle möglichen, unkontrollierbaren Machenschaften umgangen wird. Sei es auch nur, dass Passagiere durch fiktive Buchungen ihre Beförderung selbst sicherstellen.
3. Die sich aus einem solchen Beförderungsstatus zwangsläufig ergebenden zwei Kategorien von Fluggästen - nämlich "Teure" und "Billige" - würde ohne Zweifel zu Komplikationen und Missstimmungen führen. Ein Grund hiezu liegt z. B. darin, dass Passagiere mit einem langen Zufahrtsweg, im Gegensatz zu den aus dem Randgebiet eines Flughafens stammenden Flugzeug-Benützern, aus Zeit- und Kostengründen auf das Risiko der Nichtbeförderung viel weniger eingehen können und somit zur festem Buchung gezwungen sind.

4. Vom betrieblichen Standpunkt aus ist die Feststellung der Passagierzahl erst kurz vor dem Abflug unerwünscht. Bei den nicht zu vermeidenden Umdispositionen im Flugzeugeinsatz ist die Kenntnis der Anzahl der zu befördernden Passagiere auf einer der dadurch betroffenen Strecke unbedingt erforderlich. Darüber gibt nur der Buchungsstand frühzeitig genug Auskunft.

5. Die heute gültigen IATA-Bestimmungen lassen vorderhand im zwischenstaatlichen Verkehr keine solchen Tarifmanipulationen zu. Im innerschweizerischen Verkehr hingegen haben wir als nationale Luftverkehrsgesellschaft gegenüber SBB verbindliche Tarifverpflichtungen, die uns ebenfalls die Einführung verbilligter Tarife verunmöglichen.

7437

Sparmassnahmen. Der Vorschlag betr. Sparmassnahmen bei der Tarif- und Billettkontrolle würde in einer direkten Besprechung des Einsenders mit dem zuständigen Abteilungs-Chef erledigt.

7439

Abstempeln der Arbeitskarten im Dept. IV. Mit der Einführung vom Abstempeln der Arbeitskarten als Mittel einer genauen Arbeiterfassung stellte sich das Problem, wer für das Stempeln zuständig sei. Während eine Meinung dahin ging, das Stempeln durch Werkstattschreiber ausführen zu lassen, stellten sich andere auf den Standpunkt, dass der Vorgesetzte - Meister oder Vorarbeiter - als der für die Arbeit direkt Verantwortliche damit zu betrauen sei. Die Erfahrung zeigte, dass es den heutigen Bedürfnissen am ehesten entspricht, das Stempeln der Arbeitskarten durch den Vorgesetzten ausführen zu lassen. Damit der Zweck der Arbeitsermittlung auch tatsächlich erreicht werden kann, werden die dafür verantwortlichen Vorgesetzten in Instruktionkursen auf ihre Aufgabe vorbereitet.

7480

Swissair-Signet in Kairo. Aus finanziellen Gründen wurde die vorgesehene Renovation der Lokalitäten in Kairo verschoben. Ein rascher und billiger Ersatz des hoffnungslos veralteten "geflügelten" SR-Signetes durch den SR-Pfeil ist geplant.

Betriebspost-Couverts. Dass die Felder der Dienstpost-Couverts für eine normale Adressierung zu klein seien, ist eine Behauptung, die sich schwerlich beweisen lässt. Mit einigen wenigen Ausnahmen bietet ein Feld für die Aufnahme des Namens genügend Platz. Für die Dienststellenbezeichnung, wo grundsätzlich das Kurzzeichen angewendet werden soll, stellt sich die Platzfrage schon gar nicht. Da ausser vertraulichen Sachen die Post in offenen Couverts versandt werden soll, ist das Aufführen des Absenders auf dem Postcouvert ebenfalls keine Notwendigkeit. Irrtümlich an eine falsche Adresse zugestellte Post kann auf Grund des Inhaltes oder des dazu gehörigen Uebermittlungszettels entweder an die richtige Stelle weitergeleitet oder an den Absender zurückgesandt werden.

Fremdsprachliche Beschriftung von Formularen. Formulare sollen dem Zweck dienen, die Arbeit zu vereinfachen und zu erleichtern. Diese Forderungen erfüllen sie aber nur dann, wenn sie den an sie gestellten Bedürfnissen angepasst sind. Die ausschliesslich englische Beschriftung SR-interner Formulare, die bis in die unterste Dienststelle Verwendung finden, ist sicher fehl am Platz. Wir gehen mit dem Einsender indessen darin einig, diese Formulare doch mindestens zweisprachig d.h. englisch und deutsch zu bedrucken. Abschliessend kann gesagt werden, dass die Drucksachen- und Materialzentrale bei der Bestellaufgabe von Neudrucken solche Formulare auf ihre Eignung und Verwendbarkeit genauestens prüft.

Verwendung von zusätzlichen Gepäck-Klebezetteln auf SR-eigenen Aussenstationen. Der Grund, der zu dem ausserordentlichen Verfahren der zusätzlichen Verwendung von Klebeetiketten in Frankfurt führte, liegt einzig an der dortigen Gepäckförderanlage. Diese ist leider mit dem Nachteil behaftet, dass die Etiketten der darauf beförderten Gepäckstücke bisweilen abgerissen werden, was dann zu Gepäckfehlleitungen führen kann. Die Idee, Klebezettel als zusätzliches Erkennungsmittel zu verwenden, ist für die dortigen Verhältnisse daher absolut zweckmässig.

Was aber einem speziell lokalen Bedürfnis entspricht, muss jedoch nicht unbedingt auch für andere Aussenstationen geeignet sein. So führten z.B. folgende Ueberlegungen zur Ablehnung des Vorschlags auf die weltweite Anwendung der Klebezettel:

- Der Anteil an abgerissenen Swissair-Etiketten ist, gesamthaft gesehen, nachweisbar verschwindend klein. Bereits vor Jahren wurde dazu übergegangen, qualitativ erstklassige Gepäcketiketten in Umlauf zu setzen.
- Im Bestreben, die Abfertigung möglichst weitgehend zu rationalisieren, sind die IATA-Gesellschaften im Begriffe, ihre Gepäcketiketten zu vereinfachen und zu standardisieren. Die zusätzliche Verwendung von Klebeetiketten würde Mehrarbeit bzw. Mehrkosten bringen und den Rationalisierungsbestrebungen zu widerlaufen.
- Erfahrungsgemäss werden Klebezettel und Klebeetiketten auf den Gepäckstücken belassen. Wenn nun alle Stationen solche Klebezeichen verwenden und sie jedoch nach erfolgtem Transport nicht entfernt werden, würde das unweigerlich zu einem Chaos führen (Siehe Bild).



Dies aber bedeutet, dass aus der Fülle der aufgeklebten Etiketten die gültigen nicht mehr eruiert werden könnten. Der Zweck dieser Gepäckzeichen wäre somit illusorisch.

- Das Abfertigungspersonal aller Stationen ist instruiert, die Koffern gemäss den verbindlichen Gepäcketiketten zu verladen. Im Falle von zusätzlich angebrachten Klebezetteln, könnten Zweifel auftreten, ob nun die Gepäcketikette oder der Klebezettel massgebend für den Verlad sei.

Die Einführung der vorgeschlagenen Methode würde im Interline- und Transferverkehr nur zu Schwierigkeiten führen.

7557

Taxifahrten. Bereits seit Jahren werden der Swissair von verschiedenen Taxihaltern und Transportunternehmungen für Taxifahrten und Warentransporte Spezialkonditionen eingeräumt.

7567

Generalversammlung der Aktionäre. Aus Gründen der Rechnungskontrolle wird die Generalversammlung künftig eher in der zweiten Hälfte April stattfinden. Es ist die Policy des Verwaltungsrates, sie nicht noch später abzuhalten.

7677

Sparmassnahmen. Der gemeinsame Einkauf von Büromaterial und der täglichen Verbrauchsartikel durch SAS und SR ist weder wünschenswert, noch würden sich daraus Einsparungen ergeben.

Wünschenswert deshalb nicht, weil beide Unternehmungen, das SAS wie die SR, als nationale Luftverkehrsgesellschaften der Unterstützung von Industrie, Handel und Gewerbe bedürfen, sei es bei Kapitalerhöhungen durch Aktienübernahme oder Obligationenzeichnung, oder durch Bevorzugung der einheimischen Luftverkehrsgesellschaft. - Es ist somit Pflicht beider Unternehmungen, dem bis anhin von den landeseigenen Wirtschaftsgruppen stets bekundeten Wohlwollen durch Berücksichtigung beim Einkauf Rechnung zu tragen.

Einsparungen wären beim gemeinsamen Einkauf solcher Produkte insofern fraglich, weil der durch den Grossbezug sicher entstehende Gewinn durch Transport-, Zoll- und höhere Umtriebskosten wettgemacht würde.

Der Einsender des folgenden Vorschlages wird ersucht, seinen Talon dem Büro für Vorschlagswesen einzureichen.

7354 Verriegelung an Einstiegstreppe

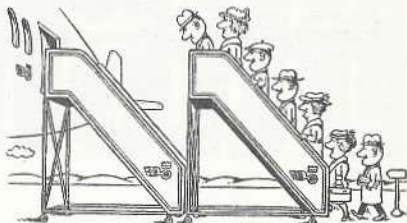
Die folgenden, für eine Prämierung vorgesehenen Vorschläge können erst in der nächsten Ausgabe der "Guten Idee" abgeschlossen werden:

6071 Salärauszahlung

7537 Telefonkosten

Ferner konnte nicht prämiert werden die überaus kluge Idee,

..... statt einer grossen zwei kleine Einstiegstrecken zu verwenden.



Wie uns ein Planer gezeichnet hat, geht es mit zwei auch nicht - und drei Treppen sind zu kostspielig....

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

818/1464/2564/44 07/4625/4954/5111/5500/
5861/6078/6124/6234/6254/6369/6371/6639/
6702/6725/6730/6860/6874/6894/6895/7058/
7103/7105/7107/7108/7125/7129/7133/7156/
7158/7159/7175/7179/7180/7184/7185/7186/
7212/7230/7285/7327/7335/7370/7373/7382/
7400/7406/7440/7458/7473/7476/7477/7486/
7497/7499/7500/7508/7513/7515/7541/7542/
7554/7555/7582/7590/7625/7665/7676/7682/
7700/7776/7780/7797/7798/7812/7843.

mitteilungen

SWISSAIR

Freizeit-
Organisation

Redaktion:

Dr. A. Hodel
GR, Tel. 334

O K T O B E R F E S T

Trotz dem in nächster Nähe abgehaltenen Klotener "Stadtfest" haben sich rund 1'400 Besucher (Vorjahr ca. 1'200) am 7. Oktober in der Kantine Taubenried zum traditionellen Betriebsfest der Swissair eingefunden. Dank der ausgezeichneten Organisation und dem tadellosen Einsatz aller beteiligten Clubs hat alles geklappt. Auch der strömende Regen vermochte die Stimmung nicht zu dämpfen. Einzig die Alpine Sektion hat leider unter dem Wetter gelitten, denn die meisten Besucher scheuten den Gang von der Festwirtschaft zur originellen Rutschbahn, die unsere Gebirgler als amüsante Attraktion aufgebaut hatten. Dafür hatte die Jodler-Gruppe an der Garderobe alle Hände voll zu tun, um die vielen nassen Mäntel und tropfenden Schirme sorgfältig nummeriert zu versorgen. Der einen Freud, der andern Leid!

Die beste Organisation hätte wohl nichts genützt, wenn nicht auch die Besucher des Festes durch ihre frohe Laune zum Gelingen beigetragen hätten. Nicht erst unter dem Einfluss der Weins, sondern schon gleich zu Beginn des Abends schlug die Stimmung überall hohe Wellen und nichts war vorhanden, das die Festfreude getrübt hätte.

Wir möchten die Gelegenheit nicht verfehlen, um all den vielen Helfern herzlich für ihre Mühe zu danken. Einzelheiten können wir hier nicht erwähnen, möchten aber summarisch festhalten, dass es ein sehr gelungenes Fest gewesen ist.

Dr. A. Hodel

GEFUNDEN

Folgende Gegenstände sind am Oktoberfest liegen geblieben und können bei Hr. H. Forrer, TMV, Tel. 2795 abgeholt werden:

- 1 Ring
- 1 Manschettenknopf
- 1 Brosche (Blume mit Blättern)



-- und, wie war das Oktoberfest ?

Bericht über das Freundschaftstreffen
KLM-SWISSAIR in Amsterdam

Ueber das Wochen-Ende vom 2./3. September war eine Mannschaft des T. C. Swissair zu einem Freundschaftstreffen gegen die KLM nach Amsterdam eingeladen.

Frohgelaunt flogen Frau T. Barth, Fräulein U. Pöll sowie die Herren W. Blatter (Captain), K. Gerhard, F. Steiner, C. Böniger, P. Bergsma und als Schlachtenbummler J. Casutt am Freitagabend Richtung Amsterdam ab. Es sollte eine lange Reise werden! Pünktlich flogen wir Amsterdam an: doch nach dreimaligen "overshooting" wegen Bodennebel beschloss unser Pilot, das Flugzeug in Brüssel abzusetzen. Nachdem sich unsere Equipe dort als Kindermädchen, Auskunftsbureau und Kofferträger nützlich gemacht hatte, versuchten wir unser Glück mit dem Ueberlandbus. Durchgerüttelt und mit steifen Gliedern erreichten wir gegen 05.30 Uhr Amsterdam. Als die Leuchtschrift unseres Hotels aus dem Nebel auftauchte, brachte ein kurzes "Stop" unseren Car direkt vor dem Hotel zum Stehen. Das war Glück, denn so gewannen wir eine halbe Stunde Schlaf zurück!

Gegen Mittag trommelte der Portier die letzten Siebschläfer aus den Federn zum "Frühstück", denn schon um 13.00 holten uns unsere Gastgeber ab, damit das sportliche Pensum bis zum Abend unter Dach gebracht werden konnte.

Insgesamt waren zehn Spiele angesetzt: Zwei Damen- und vier Herren-Einzel, sowie zwei Mixed- und zwei Herren-Doppel.

Wie würde es wohl gehen nach einer Freinacht und nachdem wir letztes Jahr auf unseren Plätzen mit 3 : 6 den Kürzeren gezogen hatten? Zuerst spielten die Damen sowie die Herren No. 3 und 4. Es zeigte sich sofort, dass unsere Leute in bester Form waren. Frau Barth unterlag zwar in zwei ausgeglichenen Sätzen, sodass KLM den ersten Punkt buchen konnte.

Inzwischen hatte ausserhalb des Stadions das grosse Amsterdamer Blumenkorso begonnen. Alle die nicht gerade mit Spielen beschäftigt waren, liessen es sich nicht nehmen, den herrlichen Umzug anzusehen.

Auch Böniger, der den ersten Satz gewon-

nen hatte und im zweiten Satz mit 3 : 2 im Rückstand lag, liess sich zu einem willkommenen Spielunterbruch bewegen. Nach Wiederaufnahme des Spiels überliess er seinem Gegner aber nur noch zwei oder drei Punkte und heftete Satz und Match an unsere Farben.

Steiner spielte gross auf, liess sich aber in zweiten Satz durch einen Fehlentscheid seines Partners (es wurde ohne Schiedsrichter gespielt) beirren, sodass er die Partie erst im Entscheidungssatz an sich bringen konnte. Ein spezielles Lob gebührt Fräulein Pöll, die nach über zwei Stunden Spielzeit bei glühender Hitze den dritten Punkt und damit seit 1957 den ersten "internationalen" Damensieg für die Swissair buchte. Sie führte zuerst 3 : 0, verlor aber den Satz mit 6 : 3 und lag bald darnach auch noch 5 : 1 im Rückstand. Trotz dieser hoffnungslosen Lage kämpfte sie aber verbissen weiter und siehe da, nachdem auch noch einige Matchbälle abgewehrt waren, gewann sie den Zweiten Satz 14 : 12. Damit war der Widerstand ihrer Gegnerin gebrochen und der dritte Satz wurde eine leichte Beute unseres tapferen Girls.

Durch diese guten Leistungen angespornt brachten auch K. Gerhard und P. Bergsma mit klaren Zweisatz-Siegen je einen Punkt ins Trockene und auch den Doppel-Paarungen gelang Sieg um Sieg. Das letzte Mixed-Doppel war nochmals hart umkämpft und wurde schliesslich von den Holländern gewonnen; Damit konnten sie das End-Resultat etwas aufpolieren. Die Swissair hatte jedoch mit 8 : 2 klar gewonnen.

Als Abendunterhaltung offerierten uns die KLM-Leute eine nächtliche Rundfahrt durch Grachten und Hafen vom Amsterdam. Nach einem gemeinsamen Drink verabschiedeten wir uns und zogen auf eigene Faust los.

Am Sonntagvormittag waren unsere unermüdeten Gastgeber schon wieder da, um uns zur geplanten Fahrt nach Den Haag und Scheveningen abzuholen. Bei einer indischen Reistafel schlugen die Stimmungswellen nochmals hoch, bevor wir uns mit bestem Dank für die Gastfreundschaft endgültig verabschiedeten, allerdings nicht ohne der Hoffnung Ausdruck verliehen zu haben, die alten und neuen Freunde, nächstes Jahr wieder in Zürich begrüssen zu dürfen.

P. Bergsma

ALPINE SEKTION

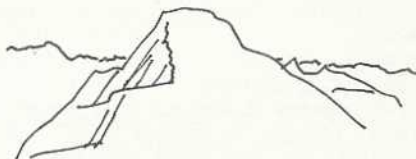
Eine Gruppe der Alpinen Sektion unternahm am 9./10. September eine Bergtour in die Gegend zwischen dem Lago Ritom und dem Lukmanier-Pass. Die Tour führte von der Endstation der Ritom-Bahn am Lago Ritom und Lago Tom vorbei zur Bassa del Lago oscuro und anschliessend auf den 2666 m hohen Pizzo Tanedà. Nach etwa einstündigen Marsch erreichten wir von dort die Capanna Cadlimo auf 2573 m und bezogen dort Unterkunft.

Am Sonntagmorgen um 05.00 h. machten wir uns bei grimmiger Kälte (der Brunnen vor der Hütte war zugefroren) an den Aufstieg zum 2798,8 m hohen Gipfel des Pizzo Curnera. Dort bewunderten wir bei strahlend blauem Himmel die grossartige Aussicht, welche von den Bündner- und Tessinerbergen bis zum Monte Rosa, Walliser Weishorn und in die Berner Alpen reichte.

Nach einem reichlichen Frühstück in der Hütte packten wir unsere Säcke und wanderten dem Quellbach des Medelser-Rheines entlang, bis dieser unerwartet in einem Stollen verschwand. "Ennet dem Berg" speist er den Ritom-Stausee und fliesst nachher in den Tessin! Uebrig

bleibt nur ein kleines Wässerchen, das kaum mehr den Namen "Remo di Medel" verdient. In Sichtnähe des Lukmanier-Passes verliessen wir das Cadlimo-Tal nach rechts über eine Kuppe und gelangten über den Passo dell'Uomo zur Capanna Gadagno. Nach einstündiger Mittagsrast verliessen wir die Hütte und erreichten nach einem ziemlich forschenden Marsch am Lago Ritom vorbei Altanca und dann Airolo. Es war wohl eine strenge, aber sehr lohnende Tour, die am Sonntag, ausser der Besteigung des Pizzo Curnera, etwa sieben Stunden Marschzeit erforderte.

T. A. Wilhelm



Um dem Redaktor die Arbeit zu erleichtern, werden die Einsender von Beiträgen ersucht, ihre Manuskripte mit weitem Zeilenabstand zu verfassen.

Redaktions-Schluss für die November-Ausgabe der FPS-Mitteilungen:

6. November.